

ALAS

REVISTA QUINCENAL

DE AERONÁUTICA

Año VI

No. 115

Madrid, 1 mayo de 1927

Redacción y Administración:
PLAZA DE LA LEALTAD, 4 TELÉF. 11366. MADRID

PRECIOS DE SUSCRIPCIÓN:

ESPAÑA: Año. 20 Pesetas

EXTRANJERO: Año. . . . 25 ..

Número suelto: UNA PESETA

Director: ANTONIO DE LEZAMA

En busca del dirigible ideal

Nos llega de Alemania, donde, como es sabido, es una especialidad la fabricación del dirigible, nos llega de Alemania, repetimos, un nuevo e interesantísimo estudio acerca del porvenir de esta aeronave. Uno de los más eminentes colaboradores de la revista "Luftfahrt" propone a los constructores una solución que si bien provoca no pocas objeciones no por ello es menos interesante.

Veamos cómo piensa nuestro colega alemán que se podría poner al dirigible en competencia con el avión:

"La velocidad insuficiente de los dirigibles no permite librarse del viento ni de los fenómenos atmosféricos y obliga a los pilotos a efectuar la "navegación meteorológica".

Por otra parte, las dimensiones de los dirigibles actuales son insuficientes para permitir el transportar una carga que pague en relación con la fuerza utilizada.

La maniobra en tierra es difícil para los dirigibles muy grandes; los "hangares" para albergarlos son raros y costosos.

Resulta de estas consideraciones que es necesario construir dirigibles más rápidos, más voluminosos y capaces de resistir a las intemperies, es decir, prescindir de "hangares", que puedan partir y aterrizar por sus propios medios o, todo lo más, con el mínimo de ayuda.

La construcción de dirigibles más rápidos (170 a 180 kilómetros por hora) necesita no solamente la adaptación de grupos motopropulsores más potentes sino un reforzamiento de la estructura, de donde resulta un peso muerto mucho más elevado. Se puede, sin embargo, compensar este

aumento de peso aumentando considerablemente la fuerza ascensional dinámica de estos dirigibles por la adjunción de superficies sustentadoras en los costados. Estas superficies pueden ser en forma de alas espesas y contener los motores. Pueden, igualmente, compensar las pérdidas de fuerza ascensional estática producidas por la elevación de temperatura. Por ejemplo: la fuerza ascensional estática de un dirigible de 500.000 metros cúbicos disminuye 60 toneladas a una temperatura de + 30° C. Es, sin embargo, posible hacer despegar sobre el agua, por medios dinámicos, un dirigible que ha sobrecargado su pesadez en 60 toneladas.

En tiempo normal esta fuerza ascensional permitiría levantar un peso adicional de 60 toneladas y aumentar así el radio de acción, suprimir el lastre y amarar, sin jugar las válvulas ni sin ayuda, sobre una superficie de agua tranquila natural o artificial.

Se podría construir un gran navío aéreo de 500.000 metros cúbicos de un buen rendimiento comercial para el tráfico marítimo, cuyas características serían las siguientes: largo, 300 metros; altura, 70 metros; anchura, 53 metros; peso en vacío, próximamente, 300 toneladas; carga normal disponible, 280 toneladas (pudiendo ser elevada alrededor de las 350 toneladas por medios dinámicos).

El número de pasajeros transportados podría ser de 150 y se podrían cargar 100 toneladas de mercancías.

Por último, se calcula que un dirigible de este modelo costaría 40 millones de marcos, de los cuales 30 serían para la construcción y 10 para los gastos generales consiguientes."



Por nuestra parte sólo hacemos una observación: Para servir una línea postal, que debe ser diaria, se precisarían ocho dirigibles del tipo indicado, o sea, un gasto inicial de 320 millones.

Por atrayente que sea el proyecto que nos revela la revista "Luftfahrt" parece difícil que en mucho tiempo se encuentren los capitales necesarios para organizar una línea de navegación aérea cuyo material solamente exige un gasto semejante.

Y, sin embargo, en lo que se refiere a la utilización del dirigible en las líneas aéreas, como el medio más eficaz de garantía es la regularidad y seguridad de la navegación, parece que se va al abandono de proyectos más modestos pero que no podrían prosperar con aparatos cuya navegabilidad está condicionada por la inestabilidad de los elementos naturales en que deben evolucionar.

¿Triunfará el criterio de la revista aeronáutica alemana, forzosamente influida por la predilección que un tiempo tuvo en los países germanos el dirigible, cuando se creía que era el único medio seguro, poderoso y regular de navegar por los aires en plan de guerra o con propósitos de paz, y se introducirán las modificaciones indicadas, organizando las

líneas en un plan de espléndida economía? ¿Habrà que limitarse a establecer esos servicios como hasta ahora y volar sobre los mares, como muy bien indica la revista técnica alemana, con aeronaves lentas, costosas, inseguras y sujetas a lo que gráfica y cruelmente llama "navegación meteorológica" por estar sometida a los caprichos del viento o a los raros fenómenos atmosféricos?

Uno y otro medio tienen sus inconvenientes y, a nuestro juicio, ninguna ventaja, pero en el mejor, en el que preconiza la revista "Luftfahrt", ya hay una concesión, una claudicación, una prueba más a favor del más pesado que el aire, toda vez que con la adición de los planos sustentadores, solución híbrida de momento, se va insensiblemente de la Aerostación a la Aviación.

Nuestra fe en el porvenir es tal que este asunto no nos preocupa lo más mínimo, porque el tiempo lo resolverá antes de que los dirigibles floten como grandes odres llenos de viento, absurda y ridículamente en los aires, zarandeados de aquí para allá y avanzando lenta y penosamente. Antes, mucho antes, los aviones cruzarán sobre los océanos en vuelo triunfal llevando pasajeros, correspondencia y mercancías.

EL POTEZ 25

**El mejor avión de
reconocimiento
y de bombardeo**

**Oficinas en PARÍS
14, rue de Marignan
Tel.: ELYSEES, 50-19 y 32-62**

**Talleres y Aeródromo:
ME AULTE (Somme)**

El enlace aéreo Europa-América

(POR EL ALMIRANTE GAGO COUTINHO)

Damos a conocer a nuestros lectores el interesante artículo que el ilustre almirante portugués Gago Coutinho ha escrito en la revista brasileña *Aeronáutica*, de Río de Janeiro. Dice así:

Estudiando las travesías aéreas del Atlántico que han sido realizadas bajo el punto de vista comercial se deduce que, hasta ahora, no han tenido un alcance significativo. A pesar de haberse escogido las épocas mejores del año y de haber utilizado recursos no comunes en la Aviación comercial europea, se puede afirmar que el mejor de los aviones empleados no sería capaz de transportar una carga útil superior a media tonelada.

Para conseguir este precario resultado, Pinedo y Beires viajaron de noche, lo cual no es práctico ni comercial, al paso que Franco se vió obligado a prescindir de uno de sus compañeros. A pesar de esto yo creo que la Aviación dispone ya de recursos suficientes para satisfacer las condiciones esenciales que exige el funcionamiento de una línea aérea comercial entre Europa y América del Sur. En el presente ensayo me propongo someter a la discusión de los técnicos algunas de las dificultades de este interesante problema, cuya solución depende de detalles solamente secundarios. Como no tengo la pretensión de resolver yo solo este problema, propondré soluciones algunas veces incompletas, limitándome en algunos casos a presentar bases.

Dícese que dentro de pocos meses se iniciará un servicio aéreo postal entre Europa y Buenos Aires por medio de aviones hasta Cabo Verde y de Fernando Noronha hacia el Sur y haciéndose el transporte con vapores rápidos entre Cabo Verde y Noronha. Creo que esta solución provisional dará a los aviadores una experiencia que ha de influir poderosamente para establecer las condiciones que tienen que satisfacer los futuros aviones postales destinados a realizar el viaje enteramente aéreo, con ganancia de dos días, en la línea comercial entre Europa y América.

* * *

Francia, España, Brasil y Portugal, a quien pertenecen las costas e islas del Atlántico que serán escalas obligadas de la Aviación comercial—Azores, Madera, Canarias, Río de Oro, Senegal, Cabo Verde, Noronha, Pernambuco—, estos cuatro países, a quienes dedico este artículo, son los más particularmente interesados en el estudio preparatorio de las futuras líneas aéreas del Atlántico del Sur, que espero permitirán realizar en breve el viaje París-Río de Janeiro en menos de una semana. Es cierto que en los primeros años esa Aviación no servirá mas que para el correo y alguno que otro pasajero con prisa o deportivo, porque los pasajeros trasatlánticos de hoy, habituados a la interesante travesía de Europa a Río de Janeiro en diez días a bordo de buques rápidos, de gran tonelaje, dotados de todas las comodidades, incluso hasta piscinas—verdaderos palacios—, esos pasajeros difícilmente aceptarían el transporte aéreo con su inevitable falta de *confort* que existe en los aviones y dirigibles. Sólo una experiencia de algunos años de transportes postales, con una insignificante estadística de accidentes, podrá, a mi ver, destruir la aprensión de peligro en los viajes aéreos trasatlán-

ticos y decidir a los pasajeros a pagar más caro su pasaje, siempre bastante incómodo y monótono, para ganar al final unos pocos días.

En este orden de ideas, aprovechando las lecciones obtenidas hasta ahora, propóngome presentar varias consideraciones, muy sujetas a discusión, sobre los siguientes:

- a) Itinerario de los viajes Europa-América del Sur.
- b) Tipo de aviones que deben emplearse.
- c) Instrumentos para la navegación aérea.
- d) Procesos rápidos de navegación.

Itinerario de los viajes Europa-América del Sur

En lo que atañe al viaje por la costa de Africa hasta Dakar, como por la del Brasil hasta Natal, están ya completamente estudiadas las posibilidades de efectuarlos con aviones. Réstanos, por tanto, considerar solamente el trozo sobre el Atlántico entre Africa y América. Esta distancia de costa a costa, en su mínimo de 1.550 millas, que no puede aún ser realizada por un avión normal en las doce horas de luz del día tropical, haría necesario volar, en parte, durante la noche, lo que no ofrece seguridad por el riesgo de amaraje forzoso en caso de avería. Por otra parte, ese viaje de dieciséis a dieciocho horas exigiría casi toda la carga útil para llevar la gasolina y el aceite necesarios.

Por tanto, en el estado actual de la cuestión, la idea de la travesía directa tendrá que ser abandonada, haciéndose, por ello, necesario dividir la travesía atlántica comercial en etapas, tocando en el archipiélago de Cabo Verde, en las rocas de San Pedro y Fernando Noronha.

La escala en la isla Brava, más al sur de las de Cabo Verde, es interesante; tiene ésta un puerto pequeño pero muy abrigado, la Furna, con el cual se ganaría 50 millas, reduciendo de este modo el trayecto de mar más largo hasta Noronha a 1.200 millas. Esta distancia máxima de vuelo sería con ventaja reducida a menos de 900 millas, si se hiciese escala en las rocas de San Pedro, que por sus condiciones de mar abierto raras veces podrían despegar los hidroaviones—aunque llevasen poco peso al dirigirse a Noronha—, y como, por otro lado, un aparato de lanzamiento, de plataforma y material flotante, serían de una conservación difícil y costosa en aquellos parajes, donde hasta es difícil la conservación de un faro, tendremos, en principio, que prescindir de la escala de las rocas de San Pedro. De lo contrario, la orientación tendría que ser precisa, porque la visibilidad de los islotes es escasa, a diez millas se confunden fácilmente con el mar. Por esta razón la travesía del Atlántico tendrá siempre que contar con una etapa directa entre el archipiélago de Cabo Verde y Fernando Noronha, hasta que algún invento permita a los aviones una independencia análoga a la de los navíos, que, en general, pueden embarcar combustible para más de 5.000 millas.

En resumen: podemos prever el siguiente programa de viajes aéreos comerciales:

Primer día: París-Casablanca.

Segundo día: Casablanca-Senegal.

Tercer día: Senegal-Cabo Verde.

Cuarto día: Cabo Verde-Noronha.

Quinto día: Noronha-Bahía-Río.

Sexto día: Río-Buenos Aires.

Es de notar que en el caso de travesía mixta, con barco hasta Noronha, se deberán contar más de dos días, a una velocidad de 400 millas por día.

El mayor recorrido aéreo, o sea, el de Cabo Verde hasta Fernando Noronha, dependerá también del conocimiento de las corrientes generales de la atmósfera entre los trópicos, a 2.000 metros de altura, que no han sido hasta ahora convenientemente estudiadas por dificultades materiales, a no ser junto a las islas, cuyos datos meteorológicos van siendo publicados desde hace ya bastantes años.

Créese que a más de 2.000 metros reinan los vientos del Este

en las proximidades del Ecuador, al paso que en las proximidades de Cabo Verde reina viento del Sudoeste tal vez contraalísado. Naturalmente, este régimen variará según la época del año, y principalmente cuando el monzón del Sudoeste se extienda hacia el Norte del paralelo 10°.

Si se confirmasen estas presunciones por estudios más minuciosos, podremos aprovechar en ambos sentidos del viaje vientos generalmente favorables, subiendo a 3.000 metros en las últimas horas del recorrido, cuando el avión está más aligerado de carga por el consumo de combustible. Bastaría un viento favorable, de una velocidad media de 10 millas por hora, para realizar la travesía con luz diurna aunque el avión sólo fuese a una velocidad de 90 millas por hora y, aunque hiciese el viaje de regreso en el que la marcha en sentido contrario al Sol acortaría los días cerca de media hora.

(Continuará.)

El teniente coronel Herrera explica su preferencia por el dirigible y anuncia que dará la vuelta al Mundo en un „Zeppelin“

El teniente coronel Herrera ha dado una conferencia delante de los miembros de la Asociación de Estudios Católicos de Ciencias. Empezó el conferenciante exponiendo que al principio de este siglo dedicó su actividad a la Aeronáutica, primero como piloto de globo libre, luego de dirigible y de aeroplano. En aquel tiempo se inició la discusión entre los defensores del más pesado y del más ligero que el aire; él era partidario del aeroplano, hasta que un hecho ocurrido durante la guerra le hizo desviar sus aficiones y tomar partido por el dirigible. Se hallaba una posición alemana del Lago Tanganika sitiada por los ingleses desde hacía más de dos años, sin poder recibir socorros ni comunicarse con Alemania, cuando el Gobierno de esta nación decidió enviar en su auxilio el dirigible rígido „R. 59“, que saliendo de Bulgaria había de recorrer 6.000 kilómetros hasta llegar a su destino, donde, no habiendo gasolina para proveerse a su regreso, debía ser destruido para evitar que cayese en manos del enemigo. Llevaba ya dos días de navegación cuando se supo en Inglaterra el propósito del „R. 59“. Inmediatamente publicó la Prensa la noticia de que la posición se había rendido, y el Gobierno alemán ordenó por radiotelegrafía la vuelta del dirigible, lo que realizó éste después de recorrer 7.000 kilómetros, con lo que se demostró la posibilidad de recorrer en un solo vuelo esa gran distancia.

En vista de ello, dice el Sr. Herrera, hice después un estudio comparativo del aeroplano con el dirigible y me convení de que la ecuación que relaciona el radio de acción de un dirigible con sus dimensiones da solución real; en cambio, la que relaciona el radio de acción del aeroplano con su longitud da soluciones ima-

ginarias. Pensé, pues, en el dirigible para la línea Sevilla-Buenos Aires, y consultada la Casa Zeppelin dijo que era posible establecerla.

Los dirigibles empleados en esta línea, cuya construcción se haría en España, tendrían nueve motores de 400 caballos y podrían desarrollar la velocidad máxima de 330 kilómetros por hora, que, reduciendo el funcionamiento a un solo motor, podría llegar a 60 kilómetros, por lo que se puede considerar posible una media de 110 kilómetros con el funcionamiento de tres o cuatro motores. Habló del problema de la orientación hoy ya resuelto; el de la meteorología, de fácil solución, y de la construcción de los hangares en Sevilla, que serán de 80 metros de anchura por 50 de altura, como uno existente en Nueva York.

En la actualidad, dice, se construye en Alemania un dirigible de 105.000 metros cúbicos, que podrá transportar 20 pasajeros, y añadió que existe el proyecto de alquilarle para realizar, con tripulación española, el primer viaje de ida y vuelta Madrid-Buenos Aires, con bandera de nuestra nación. El aparato estará terminado en primeros del año próximo.

Aludió también a un proyecto de vuelta al Mundo en dirigible, con el primer aparato de 135.000 metros cúbicos que se construya en España, que podrá partir de Sevilla con 75 toneladas de gasolina, y, después de veintiún días en el aire y de recorrer Canarias, el Atlántico, Cuba, Panamá, Océano Pacífico y el Continente asiático, volver a Sevilla por el Mediterráneo, realizando el hermoso proyecto de pasear la bandera española sobre todas las naciones de la Tierra.

L'AERONAUTIQUE

REVISTA MENSUAL ILUSTRADA

LOS MÁS IMPORTANTES ESTUDIOS TÉCNICOS :- DOCUMENTACIÓN INÉDITA SOBRE TODOS LOS APARATOS
NUEVOS

GAUTHIER, VILLARS ET Cie. EDITORES

55, Quai des Grands Augustins. - PARÍS

Año VIII

SUSCRIPCIÓN: ESPAÑA, UN AÑO. 160 FRANCOS

UNA VICTORIA AMERICANA

Dos aviadores americanos han volado más de cincuenta y una horas, batiendo el „record“ del mundo de duración

(De nuestro corresponsal en Nueva York)

El 14 de abril, a las doce horas, cuarenta y dos minutos y cinco segundos, aterrizaron en Roosevelt Field, de donde habían salido el 12, a las nueve horas, treinta minutos y cuarenta segundos, los dos aviadores civiles americanos. Han permanecido, por consiguiente, cincuenta y una horas, once minutos y veinticinco segundos en los aires, batiendo, por cinco horas, cincuenta y nueve minutos y veintiséis segundos de ventaja, el *record* mundial de duración que ostentaban, desde el 9 de agosto de 1925, los pilotos franceses Drouhin y Landry. El aparato utilizado era un monoplano „Bellanca“, provisto de un motor „Wright“ de 400 caballos.

Para descansar por turno utilizaron un colchón de aire comprimido; se alimentaron de *sandwiches* y de sopa caliente con-

servada en recipientes isotérmicos. Se desarrolló el vuelo con una regularidad perfecta por encima de Long-Island.

Los aviadores siguieron un circuito triangular formado por los campos de Aviación de Roosevelt, Mitchell y Curtiss, separándose de él de cuando en cuando para volar sobre la ciudad de Nueva York.

El gentío que se había aglomerado en el aeródromo de Roosevelt Field les tributó una ovación entusiasta cuando los aviadores, a su aterrizaje, abandonaron el avión extenuados pero victoriosos.

Giuseppe Bellanca, constructor del aparato, una vez ganado este *record*, anunció oficialmente que se intentaría dentro de un mes, con su aparato, el *raid* Nueva York-París.

La industria aeronáutica japonesa

En la actualidad existen siete Compañías, más o menos importantes, dedicadas a la construcción de aeroplanos, aviones o hidroaviones, y el año pasado determinó un sensible progreso sobre cuanto se había hecho hasta aquí.

Pero los japoneses no se encuentran aún bastante seguros para la realización de tipos nuevos o motores de su invención, y por ello compran a las grandes firmas europeas patentes de explotación de aquellos aeroplanos o motores que les parecen responder mejor a las necesidades del país.

He aquí los nombres de las siete Sociedades que se dedican a la industria aeronáutica:

- 1.^a Mitsubishi Nainen-ki K. K., Nagoya;
- 2.^a Aichi Tokei K. K., Nagoya;
- 3.^a Kawasaki Zosenyo Kikoki-tu, Kobé;
- 4.^a Japón Aerial Navigation, Osaka;
- 5.^a Nakajima Works, Ota-machi;
- 6.^a Tokio electric et gaz CJ, Tokio; y
- 7.^a Isikowajima Shipbuilding Yard, Tokio.

La más antigua y también la más importante de las Sociedades que han creado en sus empresas una Sección Aeronáutica es la Mitsubishi, de Nagoya, bajo el nombre de Nainenki K. K.

Sin hablar de las patentes numerosas que esta Sociedad ha sabido procurarse de varias Compañías extranjeras, tanto de motores como de tipos de aeroplanos, y de la cual la patente „Hispano-Suiza“ es la más conocida desde 1921 bajo la dirección del inglés Smith, esta Sociedad ha construido un tipo de aeroplano que lleva su nombre y es utilizado por el Ejército japonés.

Ahora acaba de comprometer al ingeniero alemán, Barmann, para que le construya otros aparatos con arreglo a nuevos planos. En este momento se ocupa en construir un avión militar de bombardeo que es del tipo „Eagle“ y que estará dotado de dos

motores: uno „Hispano-Suiza“ de 450 caballos de vapor y otro „Mitsubishi“, de 600 caballos de vapor, y alcanzará la velocidad de 300 kilómetros por hora.

La misma Sociedad acaba también de comprar a la firma inglesa Armstrong la patente para construir el motor „Jaguar“. Tiene, además, comisiones de estudios en todos los grandes centros del mundo a fin de estar al corriente de los perfeccionamientos más recientes de cada país y ponerse en condiciones de que los aproveche el Japón.

La Kawasaki Hikoki-tu viene después de la Mitsubishi. Tiene la patente del „Dornier“ y acaba de emprender la construcción de un avión del tipo „Tokt“, del nombre del inventor alemán que tiene a su servicio en el Japón, con un motor „B. M. W.“ de 600 caballos de vapor.

Esta Sociedad construye también motores „Salmson“ de 240 caballos de vapor.

La Japan Aerial Navigation C. J. es la dedicada con mayor entusiasmo a la construcción de aviones puramente japoneses del tipo „Kawanishi“ 7, 8, 10 provistos de un motor de 260 caballos de vapor. Esta Sociedad ha creado y asegura el servicio aéreo entre Dalmi y Shanghai, que aún no ha sido puesto en punto debidamente. En estos momentos estudia un avión de transporte de pasajeros con arreglo al modelo „Dornier“.

La Nakajima Works ejecuta los pedidos de aviones del Ejército y la Marina con sujeción a los modelos que se le someten. Ha obtenido de Bréguet la patente para la construcción del „Bréguet 19 B.“ 400 CV. También tiene la de los motores „Júpiter“ 400 CV.

Las otras Sociedades, salvo la Aichi Clock C. J., que construye hidroplanos „Junkers“ de 450 caballos de vapor y „Hansa“, están aún en período de organización. Sin embargo, la Societé du Gaz, de Tokio, ha hecho „Fokkers“ de combate.

¡La sólida eficacia del „Napier“ garantiza la seguridad en el vuelo!

Otro vuelo de servicio coronado por el éxito, acaban de realizar cuatro máquinas de la Real Aviación, al mando del Comodoro Aéreo C. R. Samson, C. M. G., D. S. O., A. F. C.

Por segunda vez, cuatro máquinas volando en formación con un calor tropical, y arrojando lluvias y borrascas de arena, han cubierto con éxito completo la distancia desde El Cairo al Cabo de Buena Esperanza, 5.400 millas.

En ambas ocasiones fueron elegidos aeroplanos «Fairey-Napier», dotados cada uno de un simple motor «Napier-Lion», sacado de los almacenes, sin someterlo a prueba especial alguna.

El elemento suerte puede favorecer a un solo aparato en tan arduo vuelo, pero el que cuatro aeroplanos en dos ocasiones separadas hayan podido llevar a cabo esa proeza sólo puede atribuirse a la sólida eficiencia y seguridad del motor «Napier-Lion».

*Para fines navales, militares, mercantiles y de carreras, estará usted
seguro volando con el*

NAPIER

El mejor aeromotor del mundo

Teléfono:
Chiswick
1220

D. NAPIER & SON LTD.
ACTON - LONDON - W. 3

Telegramas:
«Moneyer,
Act. London»

Los motores «Napier» empleados por la Aviación Imperial cubren 30.000 millas entre registros. Considere este punto importante cuando vaya a comprar motores.

Importante iniciativa de la Rusia soviética

La Oficina Internacional de la Unión Postal Universal, de Berna, ha dirigido al 8 de marzo a todas las Administraciones afiliadas a la Unión una carta circular reproduciendo los términos de una carta redactada por la oficina de la U. R. S. S.

Se trata de la convocatoria próxima de una conferencia especial de las Administraciones postales para el estudio de cuestiones relativas al correo aéreo.

La iniciativa tomada por la U. R. S. S. es de las más importantes.

Hace mucho tiempo que los transportadores aéreos, particularmente aquellos que consideran el transporte del correo como uno de los elementos más seguros y más remuneradores de su tráfico, se han lamentado de la falta de una reglamentación completa y uniforme concerniente al correo aéreo; hace mucho tiempo que organismos económicos nacionales y extranjeros, que se dan cuenta de la importancia del transporte rápido del correo por avión para los centros de negocios, han sentido o mostrado los defectos de la situación actual.

La Cámara de Comercio Internacional, especialmente, ha aplicado desde hace dos años su actividad a este orden de cuestiones. Su tercer Congreso de Bruselas, en junio de 1925, había decidido "provocar por todos los medios útiles una inteligencia general para el encaminamiento de las correspondencias internacionales por la vía aérea para todos los destinos". Su Comité de transportes por el aire, presidido por M. P. E. Flandin, había realizado el año pasado una vasta encuesta cerca de las Administraciones de Correos de la Unión Postal Universal y cerca de las Compañías de navegación aérea, para establecer, con todo conocimiento de causa, los elementos de una acción eficaz en materia de correo aéreo internacional.

En su sesión de 27-28 de octubre de 1926 (a la que asistieron cinco directores o representantes de oficinas de Correos) había aprobado los términos de un informe y de un voluminoso anejo estadístico a dirigir a las Administraciones postales, con el texto de una resolución precisa, concebida en los siguientes términos:

"El Comité de Transportes por el Aire de la Cámara de Comercio Internacional,

Considerando que las convenciones postales universales comprometen a las partes contratantes por períodos quinquenales durante los cuales es prácticamente imposible llevar a esas convenciones enmiendas,

Dado que el próximo Congreso Universal tendrá efecto en 1929 en Londres,

Decide llamar la atención de las Administraciones postales más directamente interesadas en la utilización postal de las grandes líneas aéreas existentes sobre el interés que representaría la reunión próxima de una conferencia oficial restringida, según las disposiciones del art. 5.º de la Convención Postal Universal de Estokolmo de 1924;

Decide ofrecer eventualmente a esta conferencia su colaboración, y *propone* que sea examinada por esta conferencia la posibilidad de establecer, a título de experiencia práctica, un acuerdo

unido restringido entre las Administraciones postales de los países atravesados por las corrientes postales más abundantes y más extendidas.

Emite el deseo de que tales acuerdos puedan ser puestos en aplicación desde el 1.º de enero de 1928, de modo que las proposiciones de enmiendas a la Convención Postal de Estokolmo que deberán ser sometidas al próximo Congreso de Londres (1929) estén fundadas sobre una experiencia real y puedan ser presentadas en momento oportuno.

Esta resolución, evidentemente, no podría ponerse en obra sino cuando una Administración postal oficial la tomase por su cuenta y pidiese oficialmente a la Oficina de la Unión Postal Universal que consultase a las Administraciones sobre este proyecto de una Conferencia especial."

La iniciativa ha sido tomada por la Oficina de Correos de la Unión de Repúblicas Soviéticas Socialistas, como ya hemos dicho al empezar, y la Oficina de Berna ha comenzado la consulta general. La carta de la U. R. S. S. enviada a las Administraciones recoge la mayor parte de los puntos que son objeto del informe del Comité de Transportes por el Aire de la Cámara de Comercio Internacional; ausencia de uniformidad en las reglamentaciones sobre encaminamiento del correo postal por las diversas vías, en transporte combinado (ausencia de toda reglamentación, aun en cierto caso); variedad igual respecto a las especies de envíos postales que pueden ser dirigidos por el aire, respecto a la sobretasa a percibir a la salida y el descuento de las entradas y gastos entre las Administraciones respecto al tipo de sello a emplear (ordinario o especial), etc. Después, fundándose en el hecho de que en el informe del Comité sobre las respuestas recibidas por el de las Administraciones postales, estaba demostrado que la mayoría de ellas se habían declarado favorables en principio al proyecto de una conferencia especial, la Oficina de Moscú declara que ruega a las Administraciones que se pronuncien por la convocatoria de tal conferencia "a fin de estudiar las cuestiones relativas al servicio aéreo y elaborar las disposiciones generales respectivas por las cuales se pudiera reglamentar, a título de experiencia, el servicio postal aéreo durante 1928".

La Oficina de Berna pide a su vez que las respuestas le lleguen antes de 25 de mayo, en cuya fecha las publicará por medio de una circular y, "según el caso, propondrá la reunión de una conferencia en uno de los países que hayan contestado favorablemente... y que ocupe una posición central en relación al conjunto de los países interesados y previo acuerdo con la Administración de Correos de dicho país".

Conocemos ya el contenido de dos respuestas: las de las Administraciones francesa e inglesa, ambas favorables.

No hay, pues, ninguna duda que la conferencia tendrá efecto, probablemente, durante el verano de 1927.

Para poner en punto el texto de las proposiciones precisas de llevar a dicha conferencia, primero por mediación de la Oficina de Berna y después directamente, si hay lugar a ello, el Comité de Transportes por el Aire de la Cámara de Comercio

Internacional se reunirá el 18 de mayo. De allí a entonces su Subcomité del Correo Aéreo habrá preparado su trabajo.

Desde 1919, en que se firmó la Convención Internacional de Navegación Aérea, referente a las condiciones generales del tráfico aéreo (Convención ratificada actualmente por 22 Estados) no ha habido noticia más interesante para la Aeronáutica comercial internacional como ésta.

Es de desear que salga de esta conferencia especial una redacción inmediata de modificaciones y de complementos a la Convención Postal Universal, o, mejor, la elección de una *línea experimental* para el estudio de una reglamentación nueva que se proponga al Congreso de Londres. En ambos casos el resultado será capital para el porvenir del correo aéreo y de los mismos transportes aéreos.

El Consejo superior de Aeronáutica

El decreto del 9 de abril de 1927

EXPOSICION

Señor: Es hecho repetido en el desarrollo de la vida de las naciones todas que sean las modalidades diversas de la actividad humana las que, anticipándose a la previsión de los gobernantes, empujen a éstos por distintos derroteros que den cauce a los esfuerzos de los gobernados, para con su ordenación y reglamentación obtener un mayor aprovechamiento de aquellas energías.

En este camino, las actividades aeronáuticas no pueden substraerse a la ley general, y ante el crecimiento e importancia cada día mayor que adquieren, tanto en el orden nacional como internacional, no deben los Gobiernos permanecer al margen de tales cuestiones, y preciso es que las atiendan, creando los organismos necesarios para encauzar y guiar dichas actividades a su máxima prosperidad.

Este momento es llegado para España. Su Aeronáutica ha adquirido y demostrado ya tal vitalidad, tanto en sus aspectos técnico e industrial como en sus diversas aplicaciones de carácter civil, militar y naval, que aconseja la creación de un organismo superior aeronáutico llamado a coordinar y servir de nexo a estas manifestaciones, estableciendo entre ellas el debido enlace y unidad de acción, necesarias para que se sumen a los esfuerzos de todos y se obtenga la máxima eficacia, dentro siempre de la política aérea que el Gobierno señale.

Aun dejando sentada la independencia de actuación que ha de presidir en el desenvolvimiento de cada una de las tres Aeronáuticas, civil, militar y naval, independencia que aconseja su diferente cometido, no cabe duda que todas ellas ganarán en articulación desde el momento en que exista un organismo superior que las enlace de manera permanente en una porción de asuntos que es difícil y costoso que cada una resuelva por sí misma independientemente de las otras. En este orden está, por ejemplo, la enseñanza de pilotos navegantes aéreos y mecánicos de Aviación. La Aviación civil necesitará de ellos, pero sería supérflua la creación de nuevas Escuelas cuando del personal de las Aeronáuticas militar y naval, a su separación o licenciamiento, ha de haber un contingente muy respetable en número y calidad de hombres del aire en condiciones profesionales y de edad para prestar sus servicios en la Aviación civil, con la consiguiente ventaja para el Estado de mantener así su entrenamiento para caso de movilización.

Labor de coordinación muy necesaria es también la que exige el estudio y establecimiento de líneas aéreas de transporte de

pasajeros, correspondencia y mensajerías, tanto con carácter nacional como internacional, examinando los auxilios que el Estado les haya de dar, así como su situación o encaje dentro de la política aérea que el Gobierno defina.

De este mismo orden es el estudio y conocimiento de los resultados de experiencias que se verifiquen en las distintas Aeronáuticas nacionales y extranjeras, ya sea en lo referente a las aeronaves y sus motores o a los distintos accesorios, aparatos e instrumentos de a bordo o terrestres que con la navegación aérea se relacionen, tanto para hacer extensivo su conocimiento a cada una de las ramas de la Aeronáutica nacional, como para procurar su unificación e industrialización, si fuera posible, y para formar el Cuerpo doctrinal convenientemente reglamentado que permita fijar el equipo a exigir en toda nave aérea nacional.

Unidos estos conocimientos al de las condiciones técnicas a reunir por el material de cada una de las Aeronáuticas militar, naval y civil, servirá para el estudio por el Consejo Superior de Aeronáutica de aquellos medios que, unificando el material todo lo posible, permitan la nacionalización máxima de nuestra industria aeronáutica y que ésta tenga una vida próspera, cosa difícil de conseguir con una disgregación de esfuerzos.

Asimismo deberá ser misión de este organismo superior el estudio y conocimiento de toda la parte de investigación técnica para que, en vista de los resultados e informes de los Laboratorios y Centros de experimentación, pueda con la mayor garantía de acierto informar y proponer al Gobierno la ayuda que en cada caso se deba dar.

Misión suya será también la de clasificar los aeropuertos nacionales, según su objeto y aplicaciones, reglamentando cuanto con su construcción, entretenimiento, dirección y organización de sus complejos y múltiples servicios se relacione.

La legislación aérea, de acuerdo con los compromisos internacionales, la organización conveniente para el ejercicio de la policía aérea y su jurisdicción, régimen fiscal adecuado, la aplicación de sanciones a los infractores para garantía de cumplimiento de todas las leyes aéreas, y seguramente muchos asuntos más, que alargarían demasiado esta exposición, son misiones a llenar por el organismo aeronáutico cuya creación se propone.

Por esta complejidad de funciones, por su ramificación hacia muy diversas actividades nacionales, por la técnica especialista que encierran en sí todas las cuestiones aeronáuticas y por su variedad, la constitución a dar al organismo que se cree tiene que ser amplia en el sentido de dar sitio y oído a todas las partes que de lejos o de cerca tengan alguna relación con la navegación aérea, sin que por eso, tanto en su parte permanente como en la Secretaría que ha de tener afecta, deje de ser un organis-

mo esencialmente técnico, predominando en él los hombres que, poseyendo un título aeronáutico, por sus antecedentes, por sus servicios y por haber estado largo tiempo en contacto muy directo con las diversas Aeronáuticas nacionales, estén indicados como de notoria competencia en cuestiones aéreas.

Por todo lo expuesto, el presidente del Consejo de Ministros tiene el honor de someter a la aprobación de V. M. el siguiente proyecto de Real decreto.—Madrid, 9 de abril de 1927.—Señor: a los reales pies de V. M., *Miguel Primo de Rivera y Orbaneja*.

REAL DECRETO

NÚM. 673

A propuesta del presidente del Consejo de Ministros, y de acuerdo con éste,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.º Para los fines de concentrar y coordinar las actividades de las diferentes organizaciones aeronáuticas, su preparación y servicios, desarrollo industrial y relaciones mutuas e internacionales se crea, afecto y dependiente de la Presidencia del Consejo de Ministros, el Consejo Superior de Aeronáutica, que a su vez tendrá carácter de Dirección general de estos servicios, con las limitaciones que determina el funcionamiento autónomo de ellos que se especifica en este Real decreto.

Art. 2.º Las misiones que se asignan a este organismo son las siguientes:

Primera. *Estudio, propuesta e informe obligados sobre estas materias.*—Asuntos generales.—Leyes de Navegación aérea.—Política aérea nacional e internacional.—Convenios. Conferencias y Congresos internacionales.—Legislación sobre Derecho aéreo internacional e interno privado.—Organización de la policía y ejercicio de la jurisdicción aérea.—Propaganda.

Segunda. *Coordinación de las diferentes organizaciones y programas aeronáuticos.*—Organizaciones aeronáuticas autónomas coordinadas por el Consejo.—Conocimiento, coordinación y aprobación de programas aeronáuticos.—Plan de líneas aéreas, subvencionadas o no.—Clasificación de puertos aéreos y su organización.—Aduanas y servicios postales en su relación con el tráfico aéreo.

Tercera. *Coordinación de los servicios industriales y técnicos de las Aeronáuticas.*—Registro de la experimentación técnica en los Laboratorios y en vuelo de los distintos servicios y su unificación.—Formar Cuerpo y Centro único, en lo posible, de especificaciones técnicas para los distintos servicios y para la industria.—Recibir las estadísticas de los productos nacionales para las construcciones aeronáuticas y formar la relación de los depósitos en cuantía prudencial de los productos exóticos y nacionalización de estos productos.—Medios de protección a las industrias de construcciones aeronáuticas.—Enlace con el Consejo de la Economía Nacional, con el Consejo del Combustible y con la Dirección Superior Técnica de la Industria militar oficial.—Solicitar, recibir y clasificar la información técnica que puedan proporcionar todos los Centros diplomáticos y consulares y de cualquier orden, así como los agregados militares, navales y comerciales en el extranjero.

Cuarta. *Coordinación de los servicios didácticos y auxiliares de las Aeronáuticas.*—Organización didáctica de los diferentes servicios, evitando duplicidades y prestándose unos a otros los

auxilios posibles.—Conocimiento e intervención de títulos y coordinación de las reservas de personal.—Ligazón y unificación de los servicios auxiliares de Radiotelecomunicación, Meteorología, Aerología, Alumbrado y Cartografía. — Relación con la Junta técnica e inspectora de Radiocomunicación y con el Consejo de Cartografía y el del Instituto Geográfico y Catastral para los servicios de Meteorología.—Y cualquier otra que el Gobierno estime oportuno asignarle.

Art. 3.º Será presidente de este Consejo el del Consejo de Ministros, que podrá delegar cuando lo crea oportuno en el vicepresidente del primero, que será designado por el Gobierno y al que su cargo dará la categoría de jefe superior de Administración civil. Suplirá al vicepresidente en sus funciones el consejero permanente más caracterizado.

Los consejeros serán permanentes y eventuales oficiales o particulares. Los consejeros delegados permanentes serán: Un representante del Ministerio de Estado.—Un representante del Ministerio de la Guerra, con título aeronáutico (Aeronáutica militar).—Un representante del Ministerio de Marina, con título aeronáutico (Aeronáutica naval).—Y un representante del Ministerio de Trabajo, con título aeronáutico (Aeronáutica civil).

Cada consejero permanente tendrá su suplente con los mismos títulos y ostentando igual representación.

Los *Consejeros eventuales oficiales* serán: Un representante por cada uno de los Ministerios de Hacienda (Aduanas), Gobernación (Correos), Fomento (Obras Públicas), Gracia y Justicia (Codificación) e Instrucción pública (Propaganda).—Representante del Consejo de la Economía Nacional.—Representante del Consejo del Combustible.—Representante de la Comisión Iberoamericana de Navegación Aérea.—Representante de la Dirección superior técnica de la Industria militar oficial.—Representante de la Junta técnica e inspectora de Radiotelecomunicación.—Representante del Consejo de Cartografía.—Representante del Instituto Geográfico y Catastral (Meteorología).—Representante del organismo que atienda a la movilización del automovilismo y motores de explosión.—Y cualquiera otra representación que el Gobierno estime conveniente por nueva creación, sustitución de Centros o por la naturaleza de los asuntos a tratar por este Consejo.

Cada consejero eventual oficial tendrá designado su suplente.

Los *consejeros eventuales particulares* serán: Un representante del Real Aero Club de España.—Un representante de la Federación Aeronáutica Internacional.—Un representante de la Asociación Francisco de Vitoria (Derecho Internacional).—Un representante de cada una de las especialidades del personal navegante que tenga constituida Asociación.—Un representante de la Asociación Nacional de Fabricantes de Construcciones aeronáuticas.—Un representante de las Empresas de explotación de tráfico aéreo.—Un representante de las Escuelas civiles de Aeronáutica.—Un representante de las fábricas nacionales de motores de Aeronáutica.—Un representante de las industrias de accesorios de construcción aeronáutica y de sus motores.—Un representante de la Asociación de la Prensa deportiva.

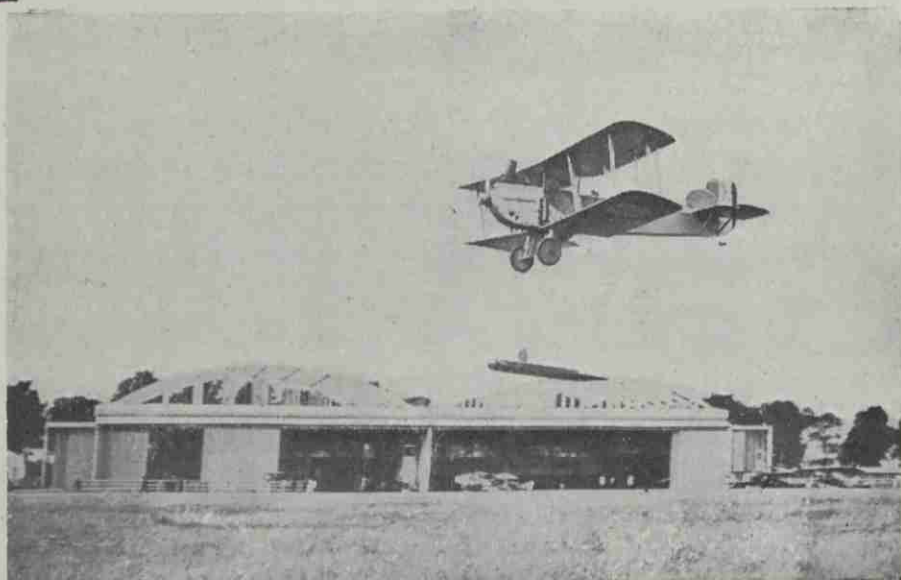
Cualquier personalidad que el Gobierno, por sus méritos técnicos en la Aeronáutica o por la representación que ostente, considere que debe formar parte del Consejo.

Cada consejero eventual particular nombrará su suplente.

Es condición precisa para ser consejero disfrutar de la nacionalidad española. La designación de representantes y suplen-

P. LEVASSEUR

Construcciones Aeronáuticas.-17-21, Place Félix Faure.-PARIS

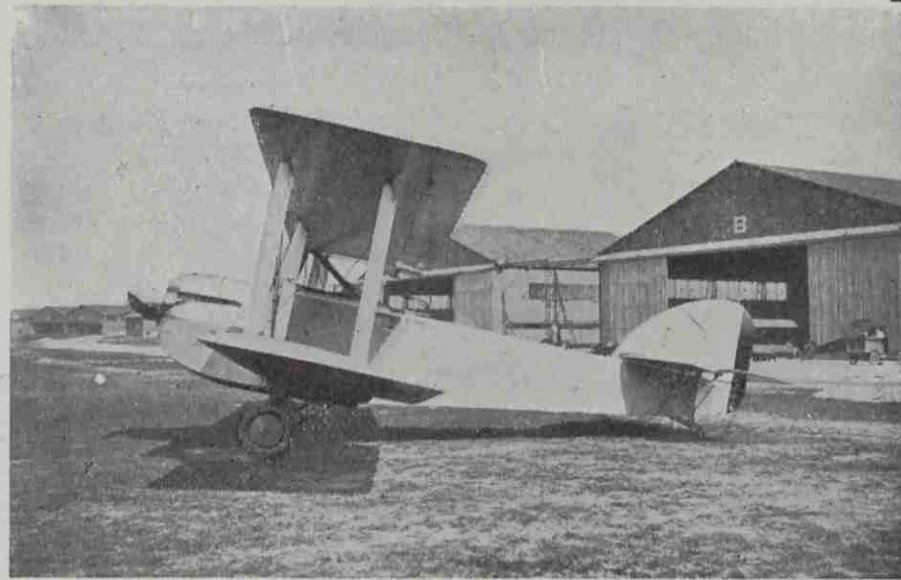


Avión torpedo, 500 CV

Aviones
terrestres

—
Aviones
marinos

—
Hélices
metálicas
Levasseur - Reed



Avión anfíbio, de observación

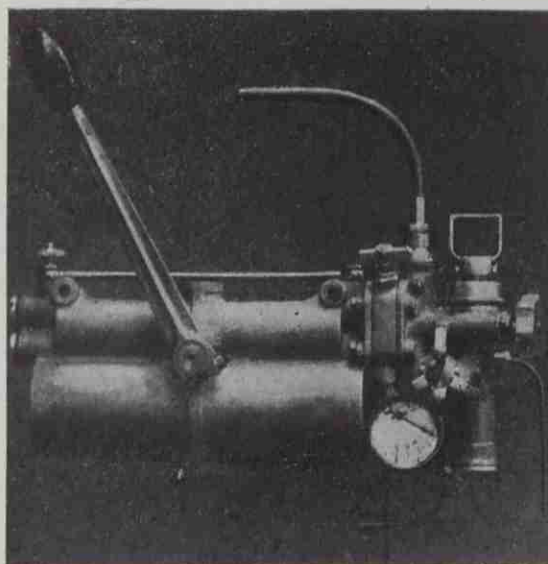
El „record“ francés de velocidad ha sido conseguido por un aparato provisto de una hélice metálica LEVASSEUR REED

APARATO DE ARRANQUE DIRECTO POR ESENCIA GASIFICADA.- TIPO 120

P. VIET. CONSTRUCTOR

64, Avenue Edouard-Vaillant - BILLANCOURT (Francia)

Es un aparato de arranque cuyos órganos de alimentación y de carburación van juntos. Gracias a su sistema de reglaje, utiliza esencias de cualquier densidad.



Es un aparato cuyo manejo lo ejecuta el piloto desde su asiento. Es el único que permite poner en marcha el motor ilimitado número de veces. La bomba de inyección de gasolina sirve de depósito al aparato.

Marcha con el motor fijo o con el autoarranque. En este último caso el motor gira automáticamente hasta encontrar su punto de ignición. Con este aparato se pueden hinchar los neumáticos del avión, llenar de aire los depósitos de los extintores, limpiar las tuberías, etc.

tes de los organismos oficiales se hará directamente de Real orden, dictada por la Presidencia del Consejo de Ministros a propuesta de los mismos organismos, y la designación de representantes de orden oficial o particular de Asociaciones se hará por ellas mismas cuando estén constituidas o como prevea el reglamento si no lo estuvieran.

Art. 4.º El Consejo Superior de Aeronáutica actuará en su parte permanente o en el pleno.

A las sesiones de la parte permanente no concurrirá mas que el presidente, vicepresidente y consejeros delegados permanentes, asistidos de los eventuales que el presidente cite previamente a la sesión para los asuntos que tengan relación con su representación y estén comprendidos en la orden del día.

Las reuniones del pleno se convocarán para tratar de alguno de los asuntos siguientes: Aprobación de la Memoria anual.—Todos los asuntos de propaganda, certámenes, exposiciones, congresos, etc.—Proyectos globales de nacionalización de industrias aeronáuticas.—Leyes de navegación aérea.—Legislación sobre Derecho aéreo privado.—Cualquier otro asunto de carácter general que el presidente del Consejo determine, a propuesta de la parte permanente.

Para la deliberación del pleno se partirá del dictamen de la parte permanente, asistida de los consejeros delegados eventuales que el presidente estime oportuno por las materias a tratar.

Todas las demás materias no mencionadas serán de la competencia de la parte permanente del Consejo, con las asistencias eventuales que se estimen.

En el funcionamiento de la parte permanente del Consejo y en el pleno, cuando no exista unanimidad, no habrá dictamen y se elevarán los distintos pareceres escritos al Gobierno para que resuelva.

Art. 5.º Las atribuciones del vicepresidente del Consejo Superior de Aeronáutica serán: Suplir en su ausencia y delegación al presidente; formar parte siempre del Consejo; ser el jefe, con carácter de director general, de las dependencias del Consejo, y, asistido de la Secretaría, formar el presupuesto anual del Consejo; autorizar los gastos que se verifiquen con cargo a los créditos concedidos y autorizar los que correspondan a su categoría administrativa, dentro de las disposiciones vigentes; despachar con el presidente y poner a su firma todo asunto visto por el Consejo que sea materia resolutive de coordinación o en que intervenga más de un Ministerio y firmar las Reales órdenes comunicadas relacionadas con los demás Centros oficiales y con los particulares en los demás asuntos que lo ordene el presidente o por delegación de éste; señalar, por delegación del presidente, la orden del día de cada sesión del Consejo y convocarlas con arreglo a reglamento. Podrá también el vicepresidente pedir, en caso urgente, informes o noticias o disponer un trámite que se relacione con cualquier Centro oficial, dando cuenta al ministro respectivo. En lo normal, la tramitación de todos los asuntos oficiales la dirigirá por conducto de los Ministerios a que afecten.

El Consejo estará asistido de una Secretaría de carácter esencialmente técnico que preparará la labor del Consejo y tramitará los asuntos, a las órdenes directas del vicepresidente.

Art. 6.º El Consejo se regirá por el reglamento provisional de esta fecha y al año de funcionar en su parte permanente propondrá el reglamento definitivo que substituya al provisional adjunto.

Art. 7.º Las fuerzas y servicios aéreos militares y navales

y los servicios aéreos civiles, no obstante continuar dependiendo del mando que en la esfera militar naval o civil, que así en lo técnico como en lo administrativo tienen asignado, someterán sus programas a la aprobación de este Consejo Superior, que pondrá a la resolución de la Presidencia del Consejo de Ministros el plan a seguir por las distintas direcciones, aislada y conjuntamente, para la realización de las misiones que les están conferidas.

Art. 8.º Se habilitarán los créditos necesarios para la ejecución de este Real decreto y atenciones del personal que deba constituir el Consejo y su Secretaría, quedando señalados los gastos y emolumentos que se deban percibir con sujeción a los conceptos y plantilla contenidos en la relación siguiente: vicepresidente, el sueldo de disponible en su categoría mientras sea funcionario civil o militar y 7.500 pesetas de gratificación.—Secretaría: Un secretario con su sueldo y 6.000 pesetas de gratificación. Un vicesecretario con su sueldo y 5.000 pesetas de gratificación. Tres técnicos con sus sueldos y 4.500 pesetas de gratificación cada uno. Un archivero bibliotecario con su sueldo y 1.500 pesetas de gratificación. Dos mecanógrafos (uno de ellos taquígrafo) con sus sueldos y 3.000 pesetas de gratificación entre los dos.—Material y biblioteca, 15.000 pesetas.—Para dietas de inspección (a justificar), 12.000 pesetas.—Para asistencias (a justificar), 30.000 pesetas.—Total de gastos presupuestos, 93.500 pesetas.

Dado en Palacio a 11 de abril de 1927.—ALFONSO.—El presidente del Consejo de Ministros, *Miguel Primo de Rivera y Orbaneja*.

REGLAMENTO PROVISIONAL DEL CONSEJO SUPERIOR DE AERONAUTICA

Artículo 1.º La organización y atribuciones del Consejo son las consignadas en el Real decreto de esta fecha.

Del presidente.

Art. 2.º El presidente del Consejo Superior de Aeronáutica será el presidente del Consejo de Ministros, supliéndole el vicepresidente del Consejo Superior de Aeronáutica.

Del vicepresidente.

Art. 3.º El vicepresidente del Consejo Superior de Aeronáutica será libremente designado por el Gobierno. Lo suplirá el consejero más caracterizado de los presentes.

Las atribuciones del vicepresidente serán:

- Suplir en sus ausencias al presidente.
- Formar parte siempre del Consejo.
- Ser jefe, con carácter de director general, de las dependencias del Consejo, y en este concepto, auxiliado por la Secretaría técnica, formular su presupuesto anual y autorizar los gastos que se verifiquen con cargo a los créditos que tenga concedidos de dichos presupuestos y la concesión de créditos que corresponda a su categoría administrativa dentro de las disposiciones vigentes.
- Despachar con el presidente y poner a su firma todo asunto que sea materia resolutive, de coordinación o en que intervenga más de un Ministerio, y firmar las Reales órdenes comunicadas, relacionadas con los Centros oficiales, en los demás asuntos que ordene el presidente o por su delegación.
- De orden del presidente, señalar las órdenes del día de todas las sesiones del Consejo, y convocar para ellas a todos los consejeros, tanto permanentes como eventuales, que estime adecuados a cada materia de las que vayan a ser estudiadas.
- Convocar igualmente al Consejo en pleno de orden del presidente.
- Solicitar de los Centros y agregados militares, navales y comerciales en el extranjero la información técnica aeronáutica por conducto de los Ministerios respectivos.

LOS

BANOS,

TELAS,

BARNICES

Avionine

equipan el 98 por 100 de los aviones del mundo

DREYFUS FRERES, 50, rue du Bois - CLICHY

Société Française Fabrication Aeronautique

79, route de Saint Cloud RUEIL (Seine & Oise)

S. A. R. L. Capital: 560.000

**Aviones y motores de todas
marcas francesas y extran-
jeras.**

**Piezas para aviones y mo-
tores.**

Grupos marinos.

Instrumentos de a bordo.

**Accesorios en general para
Aviación y canoas.**

Establecimientos aeronáuticos

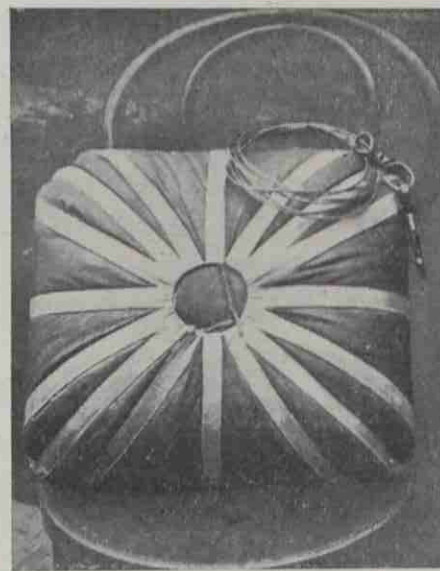
LOUIS VINAY

Paracaídas VI-
NAY (tipo A
1927)

Equipos con
cinturón de
abrochamiento
y desabrocha-
miento rápidos

Patines de ater-
rizaje con fre-
no „Westing-
house“ (paten-
te L. VINAY)

Llave especial
para desmon-
tar las bujías
sin parar el
motor (patente
Watel) etc., etc.



El equipo del paracaídas «Vinay»

GLOBOS (esfé-
ricos y de ob-
servación)

Trajes para
vuelo tipo „Bo-
real“ y tipo
„Salamandre“

Chalecos insu-
mergibles de
caucho tipo
„Desmarquoy“

Cinturones, sa-
cos de asiento,
sacos dorsales,
toda clase de
perfecciona-
mientos del pa-
racaídas, etcé-
tera, etc.

Boulevard Bessieres, 67. PARIS, 17.eme arr.

Dirección telegráfica: AEROVINAY - 61 - PARIS

MOTO  NAFTA

La primera gasolina del mundo
para motores de aviación

Sociedad Marca El León - Marqués de Valdeiglesias 4 dup^o MADRID.

ACEITE DE RICINO

MARCA  EL LEÓN

Especial para motores de aviación

Sociedad Marca El León - Marqués de Valdeiglesias 4 dup^o MADRID.

h) Dentro de las normas señaladas por la parte permanente del Consejo conceder las licencias para navegar por el aire nacional y avisar a los Centros interesados de los permisos concedidos. Cuando se trate de casos especiales se reunirá el Consejo en su parte permanente para proponer resolución.

i) Por delegación del presidente podrá directamente, en caso urgente, solicitar un informe o noticia de cualquier Centro oficial, dando cuenta al Ministerio respectivo. En lo normal, la tramitación de todos los asuntos oficiales la dirigirán por conducto de los Ministerios a que afecten.

De los consejeros delegados permanentes.

Art. 4.º Serán los que señala el Real decreto de esta fecha.

Los consejeros permanentes del Consejo Superior de Aeronáutica asistirán a todas las sesiones del mismo, ya sean ordinarias, ya sean plenarias, y caso de imposibilidad de alguno avisará a su suplente para que no falte nunca ninguna representación de las designadas.

De los consejeros eventuales oficiales.

Art. 5.º Serán los designados con arreglo al Real decreto de esta fecha.

Estos consejeros eventuales tendrán nombrados sus respectivos suplentes con las mismas representaciones.

La designación de representantes y suplentes de estos organismos oficiales se hará directamente por Real orden de la Presidencia del Consejo de Ministros, a propuesta de los mismos organismos.

Los consejeros eventuales oficiales del Consejo Superior de Aeronáutica asistirán a todas las sesiones plenarias y a aquellas ordinarias para que fueran expresamente convocados, avisando a sus suplentes caso de imposibilidad.

De los consejeros eventuales particulares.

Art. 6.º Serán consejeros eventuales particulares los designados con arreglo al repetido Real decreto de esta fecha.

Estos consejeros eventuales particulares tendrán nombrados sus respectivos suplentes con la misma representación.

La designación de los consejeros eventuales particulares será hecha por las mismas Asociaciones que representan, cuando estén constituidas, y en caso de no estarlo, cada entidad que se crea con derecho a nombrarlo se dirigirá al Consejo Superior de Aeronáutica con su designación, y si no hay acuerdo se designará por una Real orden.

Los consejeros eventuales particulares asistirán a las sesiones plenarias y a aquellas ordinarias para las que fueran especialmente convocados.

Misiones de la competencia del Consejo Superior de Aeronáutica.

Art. 7.º Serán las siguientes:

1.ª Entender en la propuesta e informe de la legislación de las organizaciones aeronáuticas, especialmente deslindando las atribuciones de cada una, dentro de la autonomía con que han de funcionar los servicios aeronáuticos militares, navales y civiles, coordinados en lo posible por este Consejo.

2.ª Conocer e informar, guardando la debida reserva, los planes que se vayan a dictar de programas aeronáuticos y en las distintas fases de los que se estén realizando, especialmente desde el punto de vista de la coordinación de los distintos servicios de Aeronáutica entre sí y de la nacionalización de su industria.

3.ª Conocer e informar en los programas que se propongan de líneas aéreas subvencionadas de carácter civil, y en las distintas fases de los que se están realizando, especialmente desde el punto de vista de coordinación con los demás servicios de Aeronáutica y de la nacionalización de sus industrias.

4.ª Clasificar los aeropuertos nacionales, según su carácter exclusivamente militar, naval, de interés general, fronterizos, etc., proponiendo para cada clase el modo como deben ser construidos, organizados y entretenidos de manera que resulte la debida coordinación.

5.ª Conocer e informar en toda concesión de línea aérea nacional o internacional, aun cuando no sea subvencionada, debiendo apreciar el Consejo los casos en que su informe excluya el de los demás Centros interesados o aquellos casos en que se requiera conocer expresamente la opinión de uno o de alguno de ellos.

6.ª Proponer e informar en la legislación de la navegación aérea, empezando por la proposición de la ley o de los estatutos sobre la materia.

7.ª Conocer el desarrollo de la política aérea nacional e internacional que se propongan seguir el Gobierno, informando los convenios internacionales sobre la materia y en la legislación sobre Derecho aéreo internacional e interno privado, haciendo las propuestas que estime oportunas.

8.ª Conocer e informar en toda legislación de protección al desarrollo de la navegación aérea nacional.

9.ª Conocer y registrar la experimentación técnica de laboratorio y en vuelo de los diferentes servicios de Aeronáutica, haciendo las propuestas necesarias para que se unifiquen, evitando las duplicidades y facilitando el que los otros servicios puedan utilizar los trabajos efectuados por los demás. También recibirá y servirá las peticiones de los diferentes servicios que deseen conocer la experimentación efectuada por los otros, y propondrá los que deben efectuar cualquier nueva experimentación que surja en la materia.

10. Recibir y coordinar la especificación de los diversos servicios para los diferentes materiales e industrias, procurando unificarlos y poniéndolos en conocimiento del ramo industrial aeronáutico, para facilitar el que pueda servir los pedidos de todos con el menor número posible de tipos distintos.

11. Recibir y coordinar la estadística de todos los materiales manufacturados y primeras materias necesarias para la construcción y el servicio aeronáutico que cada rama necesite en sus tipos, y la que ofrezca la industria nacional para satisfacer aquellas necesidades, procurando tener al día esta estadística y formular con arreglo a ella periódicamente la relación de los materiales y efectos que por no ser de producción nacional deben tenerse almacenados en una cuantía prudencial.

Con arreglo a los que arroje la anterior estadística, proponer o informar todo lo necesario para proteger las industrias afines a las de construcciones aeronáuticas, coordinando los pedidos especificados en la materia, para facilitar la vida de la industria.

12. Coordinar entre sí las necesidades de cada servicio aeronáutico en materia de Radiotelecomunicación, Meteorología y Aerología, Alumbrado, Cartografía y demás auxiliares de la navegación aérea, relacionándose con los Centros constructivos y administrativos que entiendan directamente en estas materias y procurando adaptar los elementos existentes en otras esferas al servicio aeronáutico.

13. Coordinación de los pedidos de los distintos servicios de su Aeronáutica con las posibilidades en cada momento de la industria, procurando en lo posible unificar tipos, motores, accesorios, instrumentos, armamentos, fotografía, radiotelegrafía, material de señales, etc., etc.

14. Coordinación de los sistemas de enlace de los distintos servicios de Aeronáutica, con el aire, la tierra y el mar.

15. Conocer e informar en la organización didáctica de los diferentes servicios aéreos, proponiendo la coordinación que evite las duplicidades de enseñanza y escuelas y proporcionando el debido rendimiento, prestándose unas ramas de Aeronáutica a otras los auxilios posibles que necesiten, tanto en instrucción como en personal instruido. Cada Aeronáutica pondrá en conocimiento del Consejo la organización didáctica actual y las modificaciones que se proponga establecer, razonando sus fundamentos.

16. Informar la organización conveniente para el ejercicio de la policía aérea y de su jurisdicción.

17. Estudiar y proponer todo lo que se refiera a los medios de propaganda de Aeronáutica, tanto en espectáculos como en exposiciones, congresos, concursos, etc., etc., coordinando estos esfuerzos con los de la Prensa, Aero Club y entidades afines.

18. Solicitar, recibir y clasificar la información técnica que proporcionen los Centros y agregados militares, navales y comerciales en el extranjero.

19. Entender e informar en cualquiera otra materia no especificada que tenga relación con los diferentes servicios de Aeronáutica, especialmente desde el punto de vista de su coordinación.

Art. 8.º Los diferentes servicios de Aeronáutica pondrán en conocimiento del Consejo todos los títulos que expidan y las alteraciones que se introduzcan en la materia, con los datos necesarios para poner y llevar al día la estadística del personal que permita conocer las reservas de que dispongan dichos servicios.

Art. 9.º El Consejo se relacionará con la Dirección Superior Técnica de la Industria Militar Oficial, Consejo del Combustible y de la Economía Nacional y de Cartografía, Junta de Radiocomunicación, Instituto Geográfico y Catastral, especialmente en su Sección de Meteorología y demás Centros oportunos.

De las sesiones del Consejo.

Art. 10. Las sesiones del Consejo Superior de Aeronáutica se dividirán en sesiones plenarias y ordinarias.

A las sesiones plenarias concurrirán todos los consejeros, lo mismo permanentes que eventuales, previa citación efectuada al menos con una antelación de tres días y manifestación en la convocatoria del orden del día de la sesión plenaria.

Serán asuntos correspondientes al examen de la sesión plenaria:

Aprobación de la Memoria anual.

Todos los asuntos de propaganda (certámenes, congresos, exposiciones, etcétera).

Proyectos globales de nacionalización de industrias aeronáuticas.

Leyes de navegación aérea.

Legislación sobre Derecho aéreo.

Art. 11. Siempre que el Consejo Superior de Aeronáutica en sesión plenaria deba deliberar sobre cualquier extremo, sus consejeros delegados permanentes, asistidos de los eventuales que la presidencia estime convenientes, formulará un dictamen, sobre el que deliberará el pleno, sin permitirse mas que tres turnos en pro y tres en contra de la ponencia, pudiéndose, si no hubiera unanimidad, formularse por escrito todos los votos que han de acompañar al dictamen.

Art. 12. A las sesiones ordinarias sólo concurrirán los consejeros permanentes y aquellos de los eventuales que el presidente o vicepresidente (si el Consejo es convocado por éste) cite previamente a la sesión ordinaria para los asuntos que tengan relación con su representación y estén comprendidos en el orden del día.

Serán asuntos de la competencia exclusiva del Consejo permanente o en sesión ordinaria, todos los demás asuntos no citados anteriormente.

Art. 13. En las sesiones, tanto ordinarias como plenarias, tendrán voz y voto todos los asistentes, cualquiera que sea su representación, pero si no se llegara a un acuerdo por falta de unanimidad, los votos se formularán precisamente por escrito y serán elevados al Gobierno para su resolución.

De la Secretaría técnica.

Art. 14. El Consejo Superior de Aeronáutica tendrá dependiente directamente del vicepresidente del Consejo, una Secretaría técnica, con sujeción a lo dispuesto en los artículos 5.º y 8.º del Real decreto de creación del citado Consejo Superior.

Son misiones de esta Secretaría técnica del Consejo Superior de Aeronáutica no tan sólo el recopilar, clasificar y estudiar los datos estadísticos y técnicos de las diversas Aeronáuticas, industrias aeronáuticas, empresas de tráfico aéreo, especificaciones de material, codificación aérea y cuanta materia se relacione con la misión del Consejo, sino que con estos elementos preparará, bajo las órdenes de la Presidencia, y principalmente las directas de la Vicepresidencia, todos los trabajos, estudios y propuestas que se hayan de someter a la consideración del Consejo, bien en sesión ordinaria, bien en sesión plenaria, y las resoluciones a que haya lugar.

Art. 15. La Secretaría técnica estará constituida por personal asignado exclusivamente a esta función.

El personal de la Secretaría técnica será especializado en materias de Aeronáutica.

Se compondrá de:

Un secretario con título aeronáutico, jefe de la dependencia.

Un vicesecretario con título aeronáutico, que suplirá al primero en sus funciones, auxiliados por tres técnicos aeronáuticos con título aeronáutico.

Art. 16. Todo este personal tendrá en sus antecedentes el haber pertenecido y estado en activo contacto durante algún tiempo con alguna de las Aeronáuticas militar, naval o civil.

Si perteneciera el secretario técnico al Ejército o a la Armada tendrá categoría mínima de jefe, y si fuera persona civil, de jefe de negociado.

Art. 17. El personal de técnicos de la Secretaría técnica será designado por Real orden de la Presidencia del Consejo de Ministros, a propuesta del vicepresidente del Consejo Superior de Aeronáutica.

Art. 18. La organización del funcionamiento de la Secretaría técnica y distribución de asuntos será de cargo del secretario técnico.

Art. 19. El secretario técnico asistirá a todas las sesiones con tal carácter y con voz.

Art. 20. Además del personal técnico, la Secretaría tendrá el personal auxiliar que se asigne.

Entre éste se escogerá un bibliotecario para la debida organización de la Biblioteca aeronáutica, bien surtida de revistas profesionales y de la información técnica del extranjero y nacional que ha de constituir la fuente de estudio de la Secretaría técnica.

De la reserva en los asuntos del Consejo.

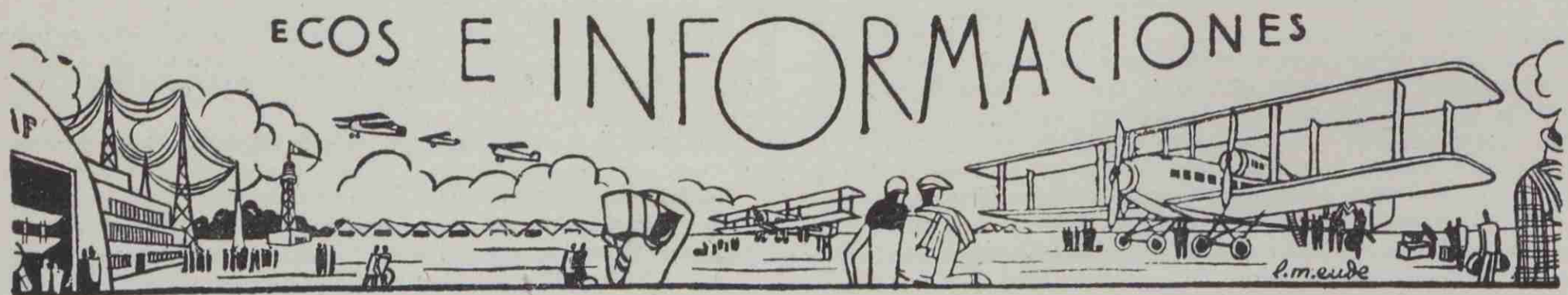
Art. 21. Todo el personal que intervenga en el estudio, informe, resolución y de cualquier modo en los asuntos sometidos al conocimiento del Consejo estará obligado a guardar sobre ellos el sigilo que convenga al interés nacional.

ARTÍCULOS ADICIONALES

Artículo 1.º Queda derogado todo cuanto se oponga a lo dispuesto en este reglamento que no tenga carácter de Ley.

Art. 2.º A partir del 1.º de mayo próximo deberán cesar todas las Comisiones interministeriales nombradas para entender en asuntos aeronáuticos, debiendo sus presidentes entregar al vicepresidente de este Consejo la documentación correspondiente y darle cuenta del estado en que cada asunto se encuentre.

Madrid, 11 de abril de 1927.—Aprobado por S. M.—Miguel Primo de Rivera y Orbaneja.



ALEMANIA

Los resultados de la explotación del tráfico aéreo en 1926

En las 54 líneas aéreas alemanas y extranjeras que explota la Deutsche Lufthansa se han recorrido 6.141.479 kilómetros en 1926, contra 4.900.000 en 1925. Se ha notado principalmente un aumento importante en el transporte de mercancías y de correo. Se ha transportado 9.901 kilogramos de correo desde 1.º de mayo a 30 de septiembre en la primera línea aérea nocturna organizada por la Lufthansa entre Berlín y Königsberg para el transporte de pasajeros. En relación con el año 1925, el tráfico de pasajeros ha aumentado en 50,3 por 100, el transporte de equipajes y mercancías en 115 por 100 y el transporte de correo en 86,4 por 100.

El concurso de la Rhon en 1927

Este concurso internacional de vuelo sin motor tendrá lugar en los días de 31 de julio a 14 de agosto próximos. Constará de pruebas de escuela por pi-

lotos de planeadores y de pruebas de ejercicio y de *performance* por pilotos de aparatos de vela.

Los aparatos destinados a los vuelos de *performance*, es decir, con alas sin obenques, de fuselaje cerrado y con buen ángulo de planeamiento, superior a 1/12, quedan excluidos de las pruebas de escuela.

BÉLGICA

Concurso de aviones de pequeña potencia

Con el fin de fomentar el desarrollo de la Aviación de turismo, el Real Aero Club de Bélgica organizará de nuevo este año un concurso de aviones de pequeña potencia, que será el VI Concurso Internacional de Aviones Ligeros y de Turismo. Se celebrará durante los días 17, 18 y 19 de junio próximo en el aeródromo de Evere. Está dotado este concurso de los premios siguientes: Copa Challenge de S. M. el Rey; Copa Challenge de D. G. Nicolaïdes; Copa Challenge Internacional para avionetas y 27.000 francos de premios y primas en metálico.

El domingo 19 de junio con la final del Concurso Internacional de Aviones de Turismo, en el cual participarán las más importantes firmas extranjeras, tendrá lugar el Torneo de Aeronáutica Militar, que en 1925 ha tenido un gran éxito.

Se está procediendo al estudio del programa detallado de esta importante manifestación de Aviación. En él se comprenderá, entre otras cosas, varias pruebas de paracaídas, evoluciones acrobáticas hechas por los monitores de las diversas escuelas de Aeronáutica, vuelos en grupos y bombardeos aéreos.

CHECOESLOVAQUIA

Aviso a los aeronautas

El Aero Club de Checoslovaquia organiza en Praga para el 11 de junio un Concurso Internacional de Globos Libres.

Las condiciones generales de este concurso son las siguientes: 12.500 coronas de premios distribuidas en cinco premios entre los cinco primeros concursantes clasificados. Pueden concurrir las categorías segunda y tercera de globos; los globos de segunda categoría, hasta 900 metros cúbicos, con un piloto solo a bordo; los globos de tercera categoría, hasta 1.200 metros cúbicos, con piloto y un pasajero.

ESPAÑA

Dos globos franceses aterrizan en España

Dos globos libres, franceses, de los que han tomado parte en el concurso del Aero Club de Francia han aterrizado en territorio español.

Uno de ellos, el "Anjou", tripulado por el piloto Georges Cornier, aterrizó cerca de Montardit, provincia de Lérida, donde fué debidamente atendido por las autoridades y el vecindario; había salido de Saint Cloud, cerca de París, a las cinco de la tarde del día anterior, participando en el referido concurso y atravesó los Pirineos a las doce horas, treinta y cinco minutos del siguiente día, 18 abril, volando a una altura de 5.000 metros y a una velocidad media de 50 kilómetros por hora. El aterrizaje fué muy difícil a causa de la violencia del viento.

El otro globo, el "Hegesippe Moreaux", tripulado por George Blanche, tomó tierra en las inmediaciones de Vilanova de Moya por haber perdido mucho gas. Ha permanecido en el aire veintitrés horas y ha recorrido 900 kilómetros; ha realizado el viaje felizmente, salvo unos momentos durante la noche en que tuvo que luchar con un fuerte huracán.

La escuadrilla Atlántida, en Barcelona

El alto comisario de España en Marruecos ha autorizado a la Escuadrilla Atlántida para ir a Barcelona, donde sus aparatos serán expuestos en el Salón del Automóvil.

La reglamentación de aeródromos

En la Dirección General de Marruecos se ha llevado a cabo el acto de firmar el proyecto de reglamentación de los aeródromos de Cabo Juby y Villa Cisneros. Lo suscribieron, por el Ministerio de Estado, el conde de Torrellano; por el de la Guerra, el comandante Franco; por el de Gobernación, el señor Díez Frías; por el de Trabajo, el Sr. de las Peñas; el Sr. Sabucedo por la Dirección de Marruecos; y el teniente coronel Sr. Ramírez, como presidente de la Comisión. El reglamento ha sido elevado al Consejo Superior de Aeronáutica para su aprobación.

Una base aérea en Lérida

Han estado en Lérida unos comisionados y técnicos enviados por el Ministerio de la Guerra para elegir terrenos con destino a una base aérea en esta ciudad. Los citados señores, después de recorrer la población acompañados de varios técnicos municipales, han fijado su atención en los sitios llamados Llano de Mangranell, Meseta de Gardeny y Llano de Gordera, entre los que habrá de hacerse la elección.

Otro aeródromo en Salamanca

El gobernador civil de esta ciudad, a su regreso de Madrid, ha manifestado que en el año próximo darán comienzo los trabajos de instalación del aeródromo militar, cuyas obras han sido presupuestadas en 1.300.000 pesetas.

La Secretaría del Consejo Superior de Aeronáutica

Han sido nombrados para ocupar los cargos de la Secretaría Técnica del Consejo Superior de Aeronáutica, los señores siguientes:

Secretario, D. Pedro María Cardona y Prieto, capitán de fragata y obser-

vador de Aeronáutica naval; vicesecretario, D. Joaquín Pérez Seoane y Escario, comandante de Ingenieros, observador de aeroplano e ingeniero radiotelegrafista; técnicos de Aviación, D. Ernesto Navarro, piloto de aeroplano y oficial de complemento de la Aeronáutica civil; D. César Gómez Lucía, capitán de Artillería, piloto militar de aeroplano y observador de aeroplano de la Aeronáutica militar; y D. Manuel Flórez y Martínez de la Victoria, teniente de navío y piloto de Aviación e Hidroaviación de la Aeronáutica naval.

Los proyectos de Franco

El comandante Franco, hablando de su proyectado vuelo alrededor del Mundo, dijo que había pensado realizarlo particularmente sin ayuda de nadie, pero encontrándose con que solamente el aparato, sin contar con los motores, costaba 470.000 pesetas, y como ni él ni sus compañeros son ricos, han tenido que desistir ante tamaño presupuesto. Enterado el Rey—siguió diciendo—, me indicó la conveniencia de que acudiera al Gobierno pidiéndole auxilio, y tengo grandes esperanzas en su apoyo.

El aparato exigido por Franco para el *raid*, con sus motores de repuesto, costará, aproximadamente, 600.000 pesetas. A esta cantidad habrá que añadir 400.000 pesetas más que importarán los gastos complementarios del *raid*, tales como sostenimiento del aparato, reposición de motores, gastos de representación, etc., etc.

Agregó el comandante Franco que pensaba pedir al Gobierno solamente 600.000 pesetas, que es lo que cuesta el aparato completo, pues con los demás gastos ya ellos se las arreglarían. Después añadió que él y sus compañeros pensaban realizar el proyectado vuelo en forma no conocida hasta ahora. El propósito es que el *raid* proyectado constituya un exponente de las posibilidades máximas que en la actualidad ofrece la Aviación, puesto que para realizar un vuelo como el proyectado París-Nueva York, que no significa ningún avance en la resolución de problemas que la Aviación práctica, no merece la pena de ponerlo en práctica. Cuando nuestro proyecto se conozca en detalle causará seguramente alguna expectación a cuantos en el mundo se preocupan del progreso de la Aviación aérea. Dijo también que el proyectado *raid* de la vuelta al Mundo lo hará en unión de Ruid de Alda y Rada.

Entrega del trofeo Harmond al comandante Franco

El 29 de abril le fué entregado al comandante Franco, en el aeródromo de Tablada, el trofeo Harmond de la Liga Internacional de Aviación, haciéndose entrega también de una Medalla de Oro al capitán Ruiz de Alda, y de Plata y Bronce a los capitanes Loriga y Gallarza. El coronel Clifford entregó al Rey la Medalla de Honor de la Liga, que es de oro macizo y que hasta ahora sólo poseía el Rey de Bélgica, en cuyo país reside el patronato de la Liga. El trofeo consiste en un objeto de arte, de bronce, de un metro de altura, representando un globo terrestre y sobre él un águila planeando.

Inauguración de la línea Sevilla-Lisboa

Tuvo lugar el 29 de abril en el aeródromo de Tablada la inauguración de la línea Sevilla-Lisboa, con asistencia de SS. MM. los Reyes, el príncipe de Gales, el jefe del Gobierno y algunos ministros, jefes y oficiales del aeródromo, el comandante Franco, coronel Kindelán y otras personalidades. El cardenal arzobispo, revestido, bendijo el aparato, actuando de madrina la hija del presidente, señorita María del Carmen Primo de Rivera, que leyó unas cuartillas patrióticas. El avión conduce, entre otras personas, al general Soriano, jefe de la Aeronáutica, y al director de la Compañía, quien lleva un mensaje del marqués de Estella para el jefe del Gobierno portugués.

El aparato salió del aeródromo a las once cuarenta y cinco, pero tuvo que aterrizar en San Cristóbal, aldea situada en territorio portugués, a unas 75 millas de la frontera, pudiendo continuar por sus propios medios hasta Lisboa, aterrizando en la base militar de Alberca a las cuatro y media de la tarde.

El aparato es un "Junkers" metálico de tres motores, monoplano, con cabina para nueve pasajeros. El servicio es semanal, saliendo los lunes de Madrid para Lisboa, donde se detiene dos horas, y Sevilla; y los viernes o sábados el viaje contrario, es decir, Sevilla-Lisboa-Madrid. Las salidas, tanto de Madrid como de Tablada, serán por la mañana.

FRANCIA

El premio Lioré & Olivier

Los Establecimientos Lioré & Olivier han entregado al Aero Club de Francia un premio de 50.000 francos en metálico con el fin de recompensar a la tripulación de un hidroavión de casco que, entre el 1.º de octubre de 1926 y el 1.º de julio de 1927, haya ejecutado con el mismo aparato y el mismo motor un viaje de ida y vuelta entre Francia y una de sus colonias lejanas, y

que contribuya, con el valor del esfuerzo técnico realizado y por la resonancia obtenida con el viaje, al desarrollo en Francia de la idea de que el navío aéreo debe ser en el porvenir un agente de unión normal entre Francia y sus colonias.

La red aérea francesa en explotación

La red aérea francesa actualmente en explotación representa 13.977 kilómetros de líneas aéreas, que se distribuyen entre las diferentes Compañías del siguiente modo:

A) LÍNEAS EN EXPLOTACIÓN REGULAR

COMPAÑÍAS	LÍNEAS	Número de etapas	Kilómetros
Cie. Grale. d'Entreprises Aéronautiques.	Toulouse-Casablanca	7	1.845
	Casablanca-Orán.	3	755
	Marsella-Perpignan.	1	275
	Orán-Alicante.	1	305
	Casablanca-Dakar	6	2.850
Cie. Internationale de de Navigation Aérienne.	París-Estrasburgo-Praga-Viena, por Bucarest a Constantino- pla.	8	2.757
	Praga-Varsovia	1	647
Cía. Air-Union	París Londres.	1	375
	París Lión-Marsella.	2	730
	Lión-Ginebra	1	113
Société Grale. de Trans- ports Aériens	París-Amsterdam	2	460
	París-Colonia-Berlín	2	918
Cía. Air-Union.	Antibes-Ajaccio	1	240

B) LÍNEAS EN PERÍODO DE ENSAYO

Cie. France-Algérie	Marsella-Argel, por las Baleares		837
Cía. Air-Unión.	Antibes-Túnez, por Ajaccio y la costa este de Cerdeña		870
	Total.		13.977

INDIA INGLESA

La Aviación civil en las Indias

La Asamblea Imperial que reside en Delhi, en su reunión celebrada el 1.º de abril, ha votado un crédito suplementario de nueve lakhs de rupias (un lakh vale cien mil rupias) a favor de la Aviación civil de las Indias. Se trata de construir un poste de amarre en Bombay, una base en Calcuta y otra en Rangun, para hidroaviones. Sir Mitra expuso, con este motivo, en nombre del Gobierno, su programa, y dijo que la Aviación civil será accesible a los indios que estén entrenados y que se constituirá una Compañía de Aviación india. Se van a establecer varios Clubs aeronáuticos para el fomento de la Aviación en la India; de este modo el deporte aéreo podrá ser practicado por el elemento indígena y llegar a ser un deporte nacional. Tales proyectos han sido aprobados por unanimidad.

INGLATERRA

Inglaterra tomará parte en la Copa Schneider

El Ministerio del Aire ha encargado los tres hidroaviones siguientes para participar en el concurso de la Copa Schneider: 1.º, un hidroavión "Crusa-

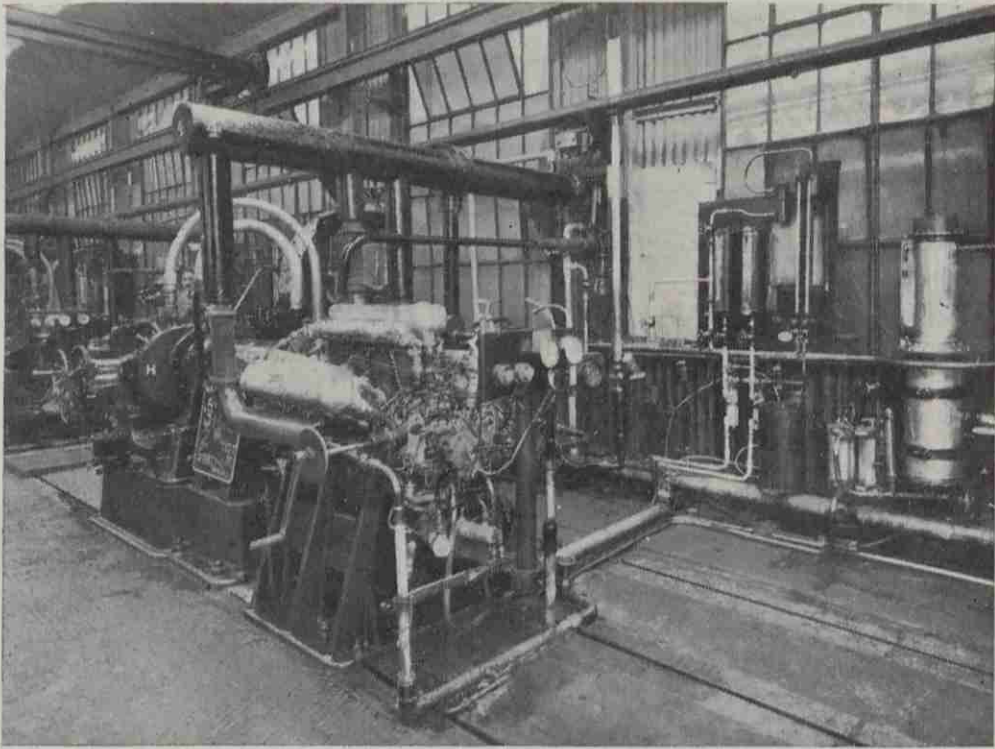
der", construido por Short Brothers, según los planos del teniente coronel Bristow, ingeniero de los talleres de construcción de los motores "Bristol". En este aparato se montará un motor "Hercule" de 800 CV., de 18 cilindros, de enfriamiento por aire; 2.º, un monoplano de ala baja "S. 5", supermarino; 3.º, un biplano "Gloster". Estos dos últimos aparatos irán provistos del nuevo motor de carrera "Napier". Se han hecho en Felixtowe numerosos ensayos del biplano Gloster. Hemos de añadir que la Copa Schneider, que debía tener lugar en Ostia, cerca de Roma, se celebrará en Venecia, en septiembre próximo.

Los talleres Napier

Adjunto reproducimos una fotografía tomada en la Casa de Pruebas de la Compañía Napier, en Acton.

La foto muestra uno de los muchos dinamómetros "Heenan & Froud" empleados para probar a cada uno de los motores que se producen en la factoría.

En adición a la prueba de cien horas a que se someten todos los modelos nuevos de motores, cada "Napier" producido sufre una prueba de dos horas en el dinamómetro, después de lo cual se desmonta el motor completamente has-



ta el último tornillo, y después de bien examinado, se le vuelve a montar, sometiéndosele entonces a una prueba final de media hora antes de su entrega.

La fotografía permite ver el trole de arriba para conducir los motores desde la tienda de exposición hasta la Casa de Pruebas; la medida de petróleo; el cuadro con dos conmutadores y medidas (sondas) duplicadas de consumición de aceite, mientras que los tubos vacíos son conducidos a un silenciador científicamente construido, de suerte que el ruido del número de motores "Napier" que están funcionando diariamente se reduce de forma que no molesta a la vecindad.

No hay más grande ni mejor Casa de Pruebas para aeromotores en este país que la de la Compañía Napier, donde en ocasiones hay corriendo motores que entre todos suman más de 6.000 CV.

ITALIA

La nueva revista „Aeronáutica“

Hemos recibido el primer número de la nueva revista de Aviación que se titula *Aeronáutica*, publicada en Milán. Es una interesante publicación editada con gran lujo y pulcritud, con profusión de texto y grabados, en la que colaboran prestigiosas plumas. A pesar de ello, el precio del abono por un año es sólo de 75 liras. Deseamos vida próspera a nuestro colega.

MÉJICO

Línea aérea entre Veracruz y Progreso

La Compañía Naviera del Golfo de Méjico ha inaugurado últimamente un servicio de aviones entre Veracruz y Progreso.